Deutscher Bundestag

95. Sitzung

Bonn, den 8. November 1963

Inhalt:

Ergänzung der Tagesordnung . . . . . 4355 A

Schriftlicher Bericht des Ernährungsausschusses über den **Vorschlag der Kommission der EWG** für eine Verordnung des Rats zur Ergänzung der Verordnung Nr. 37 des Rats über die Kriterien für die **Festsetzung der Schwellenpreise für bestimmte Arten von Mehl, Grobgrieß und Feingrieß** (Drucksachen IV/1604, IV/1607) . . . . 4355 B

Fragestunde (Drucksachen IV/1598, IV/1602) 4355 C

Frage des Abg. Lemmrich:

Ausgabereste beim Straßenbau

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 4355 D, 4356 A

Lemmrich (CDU/CSU) . . . . 4356 A

Frage des Abg. Ertl:

Finanzhilfe des Bundes für den Bau einer U-Bahn in München

Dr. Seiermann, Staatssekretär 4356 B, C, D, 4357 A

Ertl (FDP) . . . . 4356 C

Seuffert (SPD) . . . . 4356 D, 4357 A

Frage des Abg. Ertl:

Wiederaufbau des Holzkirchener Bahnhofs

Dr. Seiermann, Staatssekretär . 4357 B, C

Ertl (FDP) . . . . 4357 C

Fragen des Abg. Seuffert:

Zuschüsse für Grunderwerbskosten bei Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 4357 D, 4358 C, D

Seuffert (SPD) . . . . . . 4358 B, C

Müller (Nordenham) (SPD) . . . . 4358 D

Fragen des Abg. Dr. Emde:

Planung für die Bundesstraße 51

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 4358 D, 4359 B, C, D, 4360 A

Dr. Emde (FDP) . . . . 4359 B

Josten (CDU/CSU) . . . . 4359 C

Holkenbrink (CDU/CSU) . . . . 4359 D

Frage des Abg. Hammersen:

Baulast für Verkehrseinrichtungen und -anlagen

Dr. Seiermann, Staatssekretär . 4360 A, C

Hammersen (FDP) . . . . 4360 B, C

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Frage des Abg. Hammersen:

Vertiefung des Flußbettes am Mittelrhein

Dr. Seiermann, Staatssekretär . . . 4360 D, 4361 A, B, C, D, 4362 A

Hammersen (FDP) . . . 4360 D, 4361 A

Müller (Nordenham) (SPD) . . . . 4361 B

Josten (CDU/CSU) . . . . 4361 C

Schwabe (SPD) . . . . 4361 D

Ritzel (SPD) . . . . . 4361 D, 4362 A

Frage des Abg. Fritsch:

Tiertransporte auf der Bundesbahn . . 4362 B

Fragen des Abg. Fritsch:

Autobahntrasse und Donaubrücken bei Deggendorf . . . . 4362 D

Bergwerksunglück in Lengede

Vizepräsident Dr. Schmid . . . . 4363 A

Nächste Sitzung . . . . 4363 C

Anlagen 4365

(A) (C)

95. Sitzung

Bonn, den 8. November 1963

Stenographischer Bericht

Beginn: 9.01 Uhr

Vizepräsident Dr. Schmid: Die Sitzung ist eröffnet.

Meine Damen und Herren, auf Grund einer Vereinbarung der Fraktionen soll die heutige **Tagesordnung** ergänzt werden um die Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den Vorschlag der Kommission der EWG für eine Verordnung des Rats zur Ergänzung der Verordnung Nr. 37 des Rats über die Kriterien für die Festsetzung der Schwellenpreise für bestimmte Arten von Mehl, Grobgrieß und Feingrieß — Drucksachen IV/1604, IV/1607 —. Das Haus ist mit dieser Ergänzung der
(B) Tagesordnung einverstanden.

Ich schlage vor, daß wir diesen Punkt vor der Fragestunde behandeln. — Ich rufe also auf:

> Beratung des Schriftlichen Berichts des Ausschusses für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über den von der Bundesregierung zur Unterrichtung vorgelegten Vorschlag der Kommission der EWG für eine **Verordnung des Rats** zur Ergänzung der Verordnung Nr. 37 des Rats über die Kriterien für die **Festsetzung der Schwellenpreise für bestimmte Arten von Mehl, Grobgrieß und Feingrieß** (Drucksachen IV/1604, IV/1607).

Wünscht der Berichterstatter, Herr Abgeordneter Walter, das Wort?

(Abg. Walter: Nein!)

— Er verzichtet. Auch das Haus verzichtet auf die Entgegennahme des mündlichen Berichts.

Wird sonst das Wort gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Der Antrag des Ausschusses lautet:

> Der Bundestag wolle beschließen, den Vorschlag der Kommission — Drucksache IV/1604 — zur Kenntnis zu nehmen.

Ist das Haus bereit, diesen Vorschlag zur Kenntnis zu nehmen? — Es ist so beschlossen.

Folgende **amtliche Mitteilungen** werden ohne Verlesung in den Stenographischen Bericht aufgenommen:

Der Herr Bundesminister des Innern hat unter dem 7. November 1963 die **Kleine Anfrage** der Fraktion der SPD betr. **Telefon- und Postüberwachung** — Drucksache IV/1485 — beantwortet. Sein Schreiben wird als Drucksache IV/1609 verteilt.

Der Präsident des **Bundestages** hat entsprechend dem Beschluß des Bundestages vom 25. Juni 1959 die nachstehende Vorlage überwiesen:

> Verordnung Nr. 114/63/EWG des Rates vom 24. Oktober 1963 über die Verringerung der **Abschöpfungsbeträge gegenüber dritten Ländern für Schweine** und einige Teilstücke von Schweinen für Einfuhren in der Zeit vom 1. bis zum 30. November 1963 (Amtsbl. Nr. 155)

an den Außenhandelsausschuß — federführend — und an den Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten — mitberatend — mit der Bitte um Berichterstattung innerhalb eines Monats, wenn im Ausschuß Bedenken gegen die Verordnung erhoben werden.

Die Initiatoren der **Kleinen Anfrage** betr. **EWG-Getreidepreisregelung** — Drucksache IV/1164 — haben mit Schreiben vom 6. November 1963 mitgeteilt, daß sie auf eine Beantwortung verzichten, weil der Inhalt der Anfrage durch verabschiedete Verordnungen überholt sei.

Dann kommen wir zur

Fragestunde (Drucksachen IV/1598, IV/1602).

Die Verbindungsstelle des Verteidigungsministe- (D)
riums hat soeben mitgeteilt, daß der Minister — das war mir vorher unbekannt — erkrankt sei; der Staatssekretär sei mit dem Herrn Bundeskanzler auf Reisen, so daß vom Verteidigungsministerium niemand zur Beantwortung der noch ausstehenden zwei Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers der Verteidigung anwesend sein könne. Nach Punkt 18 der Richtlinien der Fragestunde werden diese beiden Fragen zu Beginn der Fragestunde aufgerufen, in der der zuständige Bundesminister oder sein Stellvertreter anwesend ist. Das Haus ist wohl einverstanden. Ich glaube, in Ihrem Namen zu sprechen, wenn ich dem Herrn Verteidigungsminister eine rasche und gute Genesung wünsche.

Die Fragestunde beginnt mit den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Herrn Bundesministers für Verkehr. Ich rufe die Frage XII/1 — des Herrn Abgeordneten Lemmrich — auf:

> Ist im **Haushaltsjahr 1963** mit **Ausgaberesten im Straßenbau** zu rechnen?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Im Haushaltsjahr 1963 werden im **Straßenbau Ausgabereste** nicht verbleiben. Im Gegenteil, es verbleibt ein Überhang an geleisteter Mehrarbeit. Das erklärt sich daraus, daß im Jahre 1963 erhebliche zusätzliche Arbeiten für die Beseitigung von Frostschäden unbedingt durchgeführt werden mußten. Hierfür wurden allein 230 Millionen DM benötigt. Dazu kommen 150 Millionen DM für

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) Folgearbeiten, die auf die notwendige gleichzeitige Sanierung von Anschlußstrecken zur Vermeidung mehrmaliger Straßensperrungen und zur Vermeidung von Mehrausgaben für wiederholte Baustelleneinrichtungen zurückzuführen sind. Diese zusätzlichen Ausgaben betrugen 150 Millionen DM. Den 380 Millionen DM für die Frostschädenbeseitigung standen im Haushalt 200 Millionen DM gegenüber. Der Rest soll nach der Absicht des Bundesministers der Finanzen durch Öffa-Kredite und aus Mitteln des außerordentlichen Haushalts gedeckt werden.

Wenn im übrigen bei der Durchführung der im Haushalt vorgesehenen Arbeiten Ausgabereste nicht verblieben sind, dann erklärt sich das aus dem sehr guten Bauwetter und den wirklich guten Leistungen der Bauwirtschaft und der Bauindustrie in diesem Jahr auf dem Gebiet des Straßenbaues.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage.

Lemmrich (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, sind auch alle den Gemeinden zur Verfügung gestellten Mittel verbraucht worden, oder sind hier Überhänge entstanden, die dann in den übrigen Straßenhaushalt überführt worden sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es ist anzunehmen, daß auch im Bereich der den Ländern zur Verfügung gestellten Mittel und der in diesem Bereich für die Gemeinden vorgesehenen Mittel Überleitungen der (B) Etatansätze für die Beseitigung der Frostschäden zu verzeichnen sind. Ich bin gern bereit, wenn Sie es wünschen, die Feststellungen für den Länderbereich treffen zu lassen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich rufe die von dem Abgeordneten Ertl gestellte Frage XII/2 auf:

Treffen Pressemeldungen zu, wonach der Herr Bundesverkehrsminister zu der Frage einer **Finanzhilfe des Bundes für den Bau einer U-Bahn in München** stellvertretend für den Bundesfinanzminister mitgeteilt hat, das Bundesfinanzministerium werde sich so lange gegen eine **Entsendung von Bundesvertretern** in die Kommission des Münchner Verkehrsprojekts wenden, wie der **Finanzstreit Bund/Länder** nicht entschieden sei?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Pressemeldung trifft nicht zu, Herr Abgeordneter. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat weder für sich noch stellvertretend für den Bundesfinanzminister mitgeteilt, daß die Entsendung von **Bundesvertretern** in eine **Kommission** zur Prüfung der rechtlichen und finanziellen Fragen im Zusammenhang mit der Vorbereitung des **unterirdischen Massenverkehrssystems in München** von der Entscheidung des Finanzstreits zwischen Bund und Ländern abhängig sei.

Es besteht die Absicht, den gesamten Komplex der durch die Verkehrspläne der bayerischen Landeshauptstadt aufgeworfenen rechtlichen und finanziellen Fragen in Kürze in einer Besprechung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Finanzen sowie dem Herrn bayerischen Ministerpräsidenten — möglicherweise auch unter Beiziehung des Vorstands der Deutschen Bundesbahn — zu erörtern. Hierbei wird auf die Anregung meines Hauses auch die Frage behandelt (C) werden, ob Vertreter des Bundes — wenn auch zunächst nur als Beobachter mit beratender Stimme — in die erwähnte Kommission entsandt werden können. Eine diesbezügliche, dem Bundesminister der Finanzen übermittelte Anregung geht auf die meinem Minister am 11. Oktober durch den bayerischen Ministerpräsidenten vorgetragene verständliche Bitte zurück, eine beratende Mitarbeit von Bundesvertretern in der Kommission aus technisch-praktischen Rücksichten möglichst bald, und zwar unabhängig von der notwendigen Klärung der Frage einer finanziellen Beteiligung des Bundes an den gemeinsamen Plänen der Stadt und der Bundesbahn, zu ermöglichen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage!

Ertl (FDP): Herr Staatssekretär, Ihr Herr Minister hat einmal in einem Brief an den Herrn Oberbürgermeister von München seine grundsätzliche Bereitschaft zur Mitfinanzierung erklärt. Bleibt Ihr Haus bei dieser Zusage, und kann diese Zusage bei einer kommenden Besprechung mit dem Ministerpräsidenten realisiert werden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, Sie können an sich nur Bezug nehmen auf den Brief, den mein Herr Minister am 18. März 1961 an Herrn Oberbürgermeister Dr. Vogel gerichtet hat. In diesem Scheiben ist genau zum Ausdruck gebracht, wann und unter welchen Voraussetzungen eine **Beteiligung des Bundes** an den **Kosten des Münchener Projekts** möglich ist. (D) Von einer grundsätzlichen Bereitschaft der Bundesregierung oder des Bundesverkehrsministers, eine Beteiligung des Bundes vorzusehen, oder von einem Versprechen einer Beteiligung des Bundes kann nach dem Wortlaut des Briefes nicht die Rede sein.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zu einer Zusatzfrage Herr Abgeordneter Seuffert!

Seuffert (SPD): Herr Staatssekretär, welche Gründe können denn nach Ihrer Ansicht der Teilnahme von Vertretern des Bundesverkehrsministeriums an den Beratungen dieser Kommission zur Prüfung der technischen und finanziellen Voraussetzungen des Münchener Projektes überhaupt entgegengehalten werden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Beim Münchener Projekt handelt es sich in erster Linie um die Frage des innerstädtischen Verkehrs. Insoweit ist eine Zuständigkeit des Bundes nicht gegeben. Natürlich ist eine gewisse Zuständigkeit nach Maßgabe des Fernstraßengesetzes vorhanden, aber grundsätzlich ist das eine Sache des Landes und nicht eine Sache des Bundes. Das Interesse des Bundes und die Möglichkeit einer Unterstützung durch den Bund wird sich ergeben, wenn das Projekt in einer Weise mit den Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn gekoppelt

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) wird, daß unter diesem Gesichtspunkt eine Beteiligung — über die Deutsche Bundesbahn — in Frage kommt.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine weitere Zusatzfrage!

Seuffert (SPD): Ist Ihnen nicht bekannt, Herr Staatssekretär, daß das zur Zeit bearbeitete Projekt im wesentlichen eine Bundesbahnstrecke zur Ausgestaltung des Münchener Nahverkehrs ist und daß es sich um die Frage handelt, wie dieses Projekt der Bundesbahn technisch in Verbindung mit den Münchener städtischen Verkehrsmitteln und finanziell in Verbindung mit den Möglichkeiten, die der Bundesbahn für solche Sonderprojekte aus dem Bundeshaushalt gegeben werden können, durchzuführen sei?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist ein Bestandteil des Projektes, Herr Abgeordneter.

(Abg. Seuffert: Na also, eben!)

Aber man kann nicht sagen, daß es der wesentliche Teil ist.

Vizepräsident Dr. Schmid: Frage XII/3 — des Herrn Abgeordneten Ertl —:

Ist bei der Planung zum **Wiederaufbau des Holzkirchener Bahnhofs** berücksichtigt worden, daß in der nächsten Zeit ein verstärkter Reiseverkehr in Ballungsgebiete wie den Tegernsee zu erwarten ist und ihm als Umsteigebahnhof somit eine zunehmende Bedeutung zukäme?

(B) Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, Ihre Frage für die Fragestunde am 10. Oktober 1963 über den Zeitpunkt eines **Wiederaufbaus des Holzkirchener Bahnhofs** konnte damals aus Zeitmangel nicht beantwortet werden. In der schriftlichen Antwort meines Ministers vom 11. Oktober ist zum Ausdruck gebracht worden, daß die Deutsche Bundesbahn anstrebt, die Bahnsteiganlagen zur Verkürzung der Wege für die Reisenden in Richtung Osten über die Paul-Heyse-Unterführung hinweg vorzuziehen. Mit dieser Verlegung der Bahnsteige kann auch ein verstärkter Reiseverkehr aufgenommen werden. Die Bahnsteige lassen sich dazu auch doppelt belegen, d. h. es können gleichzeitig zwei Züge an einer Bahnsteigkante abgefertigt werden.

Voraussetzung für die Verwirklichung des Projekts ist jedoch, daß die Deutsche Bundespost und die Landeshauptstadt München Verständnis für diese eisenbahnverkehrlichen Verbesserungen aufbringen und ihre Planungen und Interessen mit denen der Deutschen Bundesbahn abstimmen. Bisher ist es noch nicht gelungen, dieses Einverständnis zu erzielen.

Außerdem sollen die im Holzkirchener Bahnhof endenden südlichen Vorortstrecken in die Großplanung der Zusammenfassung der Münchener Vorortstrecken in die Verbindungsbahn, von der eben die Rede war, einbezogen werden. Damit ist planerisch in doppelter Hinsicht Vorsorge getroffen, daß (C) nach Ausführung der Pläne auch ein verstärkter Reiseverkehr in Ballungsgebiete wie zum Tegernsee bewältigt werden kann.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zusatzfrage!

Ertl (FDP): Herr Staatssekretär, werden bei diesen Planungen bereits vorsorglich auch Maßnahmen eingeleitet, sowohl im Hinblick auf die Verkehrsmöglichkeiten, d. h. die Zahl der Verbindungen, als auch auf die Länge der Reisezeiten Verbesserungen zu schaffen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das wird sicher der Fall sein. Vor allem wird sich eine Verbesserung hinsichtlich der Länge der Reisezeiten ergeben.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine weitere Zusatzfrage!

Ertl (FDP): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß bei dem jetzigen Zustand des Holzkirchener Bahnhofs für Anschlußreisende aus Norddeutschland die Anschlußzeiten zum Holzkirchener Bahnhof sehr knapp bemessen sind und deshalb sehr oft die Reisenden, insbesondere auch Ferienreisende mit ihrem schweren Gepäck, die Züge versäumen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist mir bekannt, und zwar (D) aus persönlicher Erfahrung. Ich glaube aber nicht, daß die Fälle sehr häufig sein werden, in denen die Anschlüsse nicht erreicht werden.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich rufe auf, da beide zusammengehören, die Fragen XII/4 und XII/5 — des Herrn Abgeordneten Seuffert —:

Ist der Bundesregierung bekannt, daß die **Beschränkungen der Zuschüsse für Grunderwerbskosten bei Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden** auf Grunderwerbskosten, die 10 % der Baukosten nicht überschreiten und in den letzten drei Jahren vor Inangriffnahme entstanden sind — gemäß den vorläufigen Richtlinien vom 13. Dezember 1961 —, den Voraussetzungen beim Ausbau von Ortsdurchfahrten im Kerngebiet von Großstädten in keiner Weise gerecht werden?

Ist die Bundesregierung bereit, die **vorläufigen Richtlinien** vom 13. Dezember 1961 im Sinne der Frage XII/4 abzuändern?

Bitte, Herr Staatssekretär!

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, die Bundesregierung ist der Meinung, daß die Vorläufigen Richtlinien für die **Gewährung von Bundeszuwendungen** zu Straßenbaumaßnahmen von Gemeinden und Gemeindeverbänden vom 13. Dezember 1961 auch den Voraussetzungen beim **Ausbau von Ortsdurchfahrten** in Kerngebieten von Großstädten gerecht werden können, wobei ich nicht bestreite, daß nicht alle Wünsche werden befriedigt werden können.

Die Zahl der Zuschußmöglichkeiten, die in den bekannten, sehr umfangreichen Richtlinien enthalten sind, ist so groß, daß sich, allerdings bei entspre-

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) chender Beteiligung der Länder, die Durchführung großer Bauvorhaben in den Städten ermöglichen lassen müßte. Ich darf hierfür ein einfaches Beispiel geben. Bei der Annahme einer Baukostensumme von 1 Million DM — ich wähle das Beispiel, um die Sache verdeutlichen zu können, es können ebenso gut 10 Millionen oder 50 Millionen DM sein —, bei der die reinen **Baukosten** nur 200 000 DM, die **Grunderwerbskosten** aber 800 000 DM betragen, ergibt sich nach den Richtlinien zunächst eine Zuschußmöglichkeit des Bundes in Höhe von 120 000 DM. Hierzu kommt der Zuschuß des Landes ungefähr in derselben Höhe.

Die Zuwendungen des Bundes können aber in solchen Fällen erhöht werden, in denen das Bauvorhaben wegen der Höhe der Kosten die Leistungsfähigkeit des Trägers der Straßenbaulast, also der Gemeinde, übersteigt und das Land deshalb ebenfalls höhere Zuwendungen gibt. Im günstigsten Fall kann der Bund Zuschüsse in Höhe von 40 % der zuschußfähigen Grunderwerbskosten und 50 % der reinen Baukosten gewähren, sofern sich das Land ebenfalls mit 40 bzw. 43 % beteiligt. Insgesamt würde die Stadt von Bund und Land 80 % der zuschußfähigen Grunderwerbskosten und 93 % der reinen Baukosten im günstigsten Fall erhalten können. Ich glaube also, daß die Richtlinien bei voller Ausnutzung und bei entsprechender Beteiligung des Landes durchaus eine Möglichkeit bieten, den Städten zu helfen.

Die Grunderwerbskosten, die die Städte in den (B) letzten drei Jahren vor Antragstellung — nicht, wie Sie wohl meinen, vor Inangriffnahme der Arbeiten — aufgewendet haben, können in die zuschußfähigen Kosten einbezogen werden, soweit das Grundstück ganz oder teilweise in die Trasse fällt. Es ist in Aussicht genommen, diese Frist von drei Jahren auf vier Jahre zu erhöhen. Diese Regelung dürfte dann ausreichen, um den Bedürfnissen der Städte entgegenzukommen, zumal zu berücksichtigen ist, daß die größeren Städte in der Regel oder jedenfalls in sehr vielen Fällen über einen erheblichen Grundbesitz verfügen, den sie regelmäßig für den Austausch von Grundstücken einsetzen, soweit sie selbst bestimmte Parzellen benötigen. Zwischen der Stellung eines Antrags für einen Zuschuß zu Bauvorhaben und der Inangriffnahme liegt meist noch ein Zeitraum von ein bis zwei Jahren, so daß der zurückliegende Grunderwerb in größerem Umfang berücksichtigt werden kann, als offenbar angenommen wird.

Eine auf Grund bisheriger Erfahrungen auch von meinem Hause gewünschte Verbesserung der Richtlinien hinsichtlich des Grunderwerbs ist zwischen dem Bundesminister der Finanzen und meinem Minister noch im Gespräch.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage.

Seuffert (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß bei Straßenbauvorhaben in den Kerngebieten der Großstädte, z. B. dem **Altstadtringprojekt** der Stadt **München,** für Grunderwerbskosten in Höhe von etwa 45 Millionen DM bei Anwendung der derzeitigen Richtlinien nur ein Bundeszuschuß (C) von 3,5 Millionen DM erwartet werden kann, weil in diesen Gebieten die Grunderwerbskosten im Verhältnis zu den Gesamtbaukosten selbstverständlich außerordentlich hoch sind und weil unter diesen schwierigen Verhältnissen der Grunderwerb in drei und wahrscheinlich auch in vier Jahren nicht abgewickelt werden kann, und halten Sie das für angemessen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich weiß, daß die Stadt München gewisse Berechnungen aufgestellt hat. Sie liegen mir aber noch nicht amtlich vor; d. h. ein Antrag der Stadt München, der prüfungsfähig wäre, liegt noch nicht vor. Ob und inwieweit ihre Rechnung zutrifft, daß von dieser großen Summe von 50 Millionen DM, die Sie nennen, nur 3 Millionen DM bezuschußt werden können, kann ich im Augenblick nicht sagen. Ich weiß aber nicht, ob die Möglichkeiten, die ich angedeutet habe, voll ausgeschöpft sind. Ich glaube es nicht.

Seuffert (SPD): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß der Verkehrsausschuß des Bundestages kürzlich gelegentlich der Beratungen über die Durchführungen des Straßenplanes im Zusammenhang mit dem Mineralölsteuergesetz einstimmig dahin beschlossen hat, die Zuwendungen für gemeindliche Straßenbauvorhaben im Straßenplan müßten erhöht werden?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist mir bekannt. Ich habe (D) diese Entschließung sehr begrüßt.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine weitere Zusatzfrage.

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Staatssekretär, Sie denken also nicht daran, die Grunderwerbskosten künftig genauso zu behandeln wie die Baukosten?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das wird nicht möglich sein.

Vizepräsident Dr. Schmid: Die Fragen XII/6 bis XII/8 — des Abgeordneten Dr. Emde — werden wohl am besten zusammen beantwortet:

Liegt bereits eine abgeschlossene **Planung** für die **Bundesstraße 51 zwischen Köln und Trier** vor?

Ist beabsichtigt, die **Bundesstraße 51 autobahnähnlich,** d. h. vierspurig und plankreuzungsfrei, anzulegen?

Wann ist mit der Verwirklichung der **Planung für die Bundesstraße 51,** insbesondere für den Abschnitt Köln—Euskirchen bzw. Frechen—Weilerswist, zu rechnen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Bislang liegt für den Ausbau und den überwiegenden **Neubau der B 51** eine Vorplanung der gebietlich zuständigen Straßenbauverwaltungen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz vor. Vor weiterer Bearbeitung baureifer Entwurfspläne muß zunächst das Ergebnis einer in diesem Jahre angelaufenen Verkehrsuntersuchung für

(A) **Staatssekretär Dr. Seiermann**

den Raum Köln–Aachen–Bonn–Blankenheim abgewartet werden, durch welche die Bauwürdigkeit einer sogenannten **Eifelfernstraße** überprüft werden soll.

Zu Ihrer zweiten Frage: Die Straßencharakteristik kann erst endgültig festgelegt werden, wenn aus der laufenden Verkehrsuntersuchung genauere Angaben über die **Verkehrsmenge** vorliegen. Nur im Nordabschnitt zwischen Köln und Euskirchen ist die B 51 als Vorfeldstraße der Großstadt schon jetzt so stark belastet, daß unter Berücksichtigung der weiteren Verkehrszunahme der sofortige Bau einer vierspurigen Straße gerechtfertigt sein wird. Darüber hinaus wird für die gesamte Strecke Köln–Trier eine plankreuzungsfreie Straße angestrebt und voraussichtlich auch verwirklicht werden können.

Zu Ihrer dritten Frage: Der jetzige Straßenzug wird den Verkehrserfordernissen entsprechend laufend verbessert. In Nordrhein-Westfalen soll in Fortsetzung bisheriger Ausbauabschnitte im Jahre 1964 mit den **Umgehungsstraßen** Iversheim und Münstereifel begonnen werden. In Rheinland-Pfalz befinden sich der Abschnitt Reuth–Olzheim in Ausführung und die Abschnitte Umgehungsstraße Stadtkyll sowie Olzheim–Prüm in der Planung bzw. Bauvorbereitung.

Für den Abschnitt **Köln—Euskirchen** bzw. **Frechen—Weilerswist** ist der Sachstand nicht so günstig. Diese durch die Eifelfernstraße später zu ersetzende Strecke liegt mit der neuen Trasse größtenteils im noch auszukohlenden **Braunkohlenrevier**

(B) und wird deshalb bis 1970 nicht verlegt werden können. Hier muß der alte Straßenzug, der sich nicht aufweiten läßt, durch sorgfältige Unterhaltung so weit wie möglich leistungsfähiger gestaltet werden. Entsprechende Untersuchungen für die sich noch bietenden Ausbaumöglichkeiten sind mit dem Ziele eingeleitet, bereits im nächsten Jahr beginnend erste Maßnahmen durchführen zu können.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zusatzfrage!

Dr. Emde (FDP): Sieht die Bundesregierung nicht die Möglichkeit, die Schwierigkeiten im Braunkohlengebiet ebenso zu überwinden, wie die Schwierigkeiten auf dem Streckenausbau der Bundesautobahn Köln—Aachen vor einigen Jahren überwunden worden sind?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Diese Möglichkeiten werden sicher noch eingehend geprüft werden. Offenbar sind aber die geologischen Verhältnisse hier noch schwieriger als die in dem genannten Abschnitt.

Vizepräsident Dr. Schmid: Letzte Zusatzfrage!

Dr. Emde (FDP): Sieht die Bundesregierung nicht die Möglichkeit, die B 51 selbst unter Berücksichtigung dieser Braunkohlenschwierigkeiten so rechtzeitig vor dem Ausbau der Bundesautobahn Köln—Bonn auf sechs Spuren fertigzustellen, daß die chaotischen Verkehrsverhältnisse vermieden werden, die sich zwischen Köln und Bonn automatisch ergeben werden, wenn der Ausbau dieser Autobahn beginnt? (C)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist natürlich eine Frage der Wertung der verschiedenen Projekte. Ich glaube nicht, daß die Verhältnisse auf der von Ihnen genannten Strecke so viel ungünstiger sind als auf der Autobahn Köln—Bonn. Aber Sie werden aus meiner ausführlichen Antwort ersehen haben, daß dieser ganze Fragenkomplex, den Sie angeschnitten haben, sehr eingehend geprüft wird. Ich habe mich selbst an Hand der Unterlagen davon überzeugt, daß das nicht Versprechungen für eine unbestimmte Zukunft sind, sondern daß wir mitten in der Planung für eine bestimmte Vorbereitung stehen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, werden in Ihrem Hause bei der Planung für die Bundesstraße 51 auch die **Meinungen der Landkreise** in der Eifel soweit wie möglich berücksichtigt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich zweifle nicht, daß das geschieht, weil nämlich die Ausführung des Projekts Sache der Landesstraßenbauverwaltung ist und die Landesstraßenbauverwaltung zweifellos auf die Wünsche und Beschwerden der Landkreise Rücksicht nehmen wird. (D)

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Holkenbrink.

Holkenbrink (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist die Bundesregierung nicht auch der Meinung, daß die Bundesstraße 51 in ihrer Bedeutung nicht nur von der Verkehrszählung her ermessen werden kann, sondern daß von der Entwicklung dieser Straße die Umstruktur des gesamten Gebietes abhängig ist, und zwar mehr als in anderen Gebieten, da es sich hier um ein Gebiet handelt, das in den letzten 150 Jahren auf Grund seiner Lage zurückgeblieben ist?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Wir sind uns der Bedeutung dieser Straßenbaumaßnahme durchaus bewußt. Ich nehme Bezug auf das, was ich dem Herrn Fragesteller gesagt habe: daß wir uns in unserem Hause mit besonderem Nachdruck der Verkehrsverbesserung in diesen Bezirken annehmen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine weitere Zusatzfrage.

Holkenbrink (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, Sie haben die verschiedenen Planungsmaßnahmen zwischen Stadtkyll und Prüm genannt. Dabei ist nicht genannt worden die **Umgehung Bitburg,** die

Holkenbrink

(A) sich, soweit mir bekannt ist, gleichfalls schon in fortgeschrittener Planung befindet. Können Sie das bestätigen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich kann das im Augenblick nicht bestätigen, werde Ihnen aber diese Frage schriftlich oder fernmündlich beantworten.

Vizepräsident Dr. Schmid: Frage XII/9 — des Abgeordneten Hammersen —:

Ist die Bundesregierung bereit, für eine **Abänderung des § 12 Abs. 1 des Reichspolizeikostengesetzes** vom 29. April 1940 und des Artikels 14 der dazugehörigen Durchführungsverordnung vom 23. September 1940 dahin gehend einzutreten, daß alle **Verkehrseinrichtungen und -anlagen,** die der Sicherheit oder Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen, künftig gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 3 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1963 zu den Bundesfernstraßen und auch in Gemeinden unter 50 000 Einwohnern zur **Straßenbaulast des Bundes** gehören?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Da die **Verkehrszeichen-, Verkehrseinrichtungen und -anlagen** nach § 1 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes zu den Bundesfernstraßen gehören, hat der Bund, soweit er Träger der Straßenbaulast ist, die Kosten für sie zu tragen. Eine Ausnahme besteht — ich muß sagen: leider — nach Art. 14 Abs. 5 der Durchführungsverordnung vom 23. September 1940 zum **Reichspolizeikostengesetz** vom 29. April 1940 für Verkehrseinrichtungen und -anlagen, die in der Regel nur innerhalb geschlossener Ortslagen erforderlich werden. Das sind vor allem Verkehrssignalanlagen. Als Träger der Stra-

(B) ßenbaulast hierfür hinsichtlich der Kosten gelten innerhalb der geschlossenen Ortslage die Gemeinden. Nach der bestehenden Gesetzeslage ist der Bund nicht verpflichtet, die **Kosten für Verkehrssignalanlagen** innerhalb der geschlossenen Ortslagen von Bundesstraßen zu tragen. Die Beschaffung und Errichtung von Verkehrssignalanlagen kosten je Anlage etwa 15 000 bis 40 000 DM. Hinzu kommen die Kosten für den Betrieb. Ich weiß und wir alle wissen, daß es gerade kleineren Gemeinden nicht immer leicht fallen wird, die finanziellen Mittel hierfür aufzubringen. Wegen der Übernahme der den Gemeinden entstehenden Kosten haben, wie dem Hohen Hause aus früheren Fragestunden bekannt ist, bereits Verhandlungen zwischen den zuständigen Bundesressorts stattgefunden. Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit einer Einschränkung der Bundesausgaben bestehen aber leider Bedenken gegen die Ausweitung der finanziellen Verpflichtungen des Bundes.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage!

Hammersen (FDP): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß in Übereinstimmung mit der in dem Erlaß Ihres Hauses vom 10. August 1960, den Sie vorhin erwähnt haben, zum Ausdruck gekommenen Ansicht auch die Bundesländer überwiegend die Auffassung vertreten, daß die Bestimmungen des Polizeikostengesetzes und der dazu ergangenen Durchführungsverordnung durch die Verhältnisse überholt sind, weil eben die Verkehrssignalanlagen heutzutage Zubehör der Straßen sind und es daher

(C) dem Träger der Straßenbaulast obliegen sollte, die Kosten dieser Verkehrssicherungsanlagen zu tragen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, das ist mir bekannt. Sie wissen auch, daß diese Auffassung — das ist kein Geheimnis — zeitweise auch auf Bundesebene von gewissen Ressorts vertreten worden ist. Es war aber bisher nicht möglich, diesen Erlaß durchzuführen bzw. wieder einzuführen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Letzte Zusatzfrage!

Hammersen (FDP): Herr Staatssekretär, welche Begründung ist Ihrem Hause seinerzeit von dem Herrn Bundesfinanzminister und vom Bundesrechnungshof gegeben worden, die Sie zu dem Erlaß vom 18. März 1963 veranlaßt hat?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Die Begründung, die ich bereits angedeutet habe: daß die Gesetzeslage gegen diese Verpflichtung spricht.

Vizepräsident Dr. Schmid: Frage XII/10 — des Abgeordneten Hammersen —:

Teilt die Bundesregierung meine Auffassung, daß die von verschiedenen europäischen Behörden — u. a. von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz — seit vielen Jahren als vordringlich bezeichnete **Vertiefung des Flußbettes am Mittelrhein zwischen Mannheim und St. Goar** um 40 cm einschließlich der Schaffung einer dritten Fahrrinne durch den Binger-Loch-Bereich im Vergleich zu allen sonstigen Wasserstraßenbau- und -ausbauprojekten den größten volkswirtschaftlichen Nutzeffekt bieten würde? (D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, ich kann Ihnen sagen, daß der Bundesminister für Verkehr Ihre Auffassung weitgehend teilt. Eine Stellungnahme der Bundesregierung liegt noch nicht vor, da diese Pläne noch nicht ihren Niederschlag in Ansätzen im Haushalt gefunden haben. Der volkswirtschaftliche Wert dieser Ausbaumaßnahmen liegt auf der Hand, wenn ich Ihnen sage, daß nach Vollendung dieser Bauarbeiten die **Rheinschiffahrt** an 82 Tagen mehr als bisher vollschiffig wird fahren können und daß an einer großen Anzahl weiterer Tage die dann noch verbleibende Abladebeschränkung sich um 40 cm verkürzen wird.

Die Kosten der gesamten Maßnahmen **zwischen St. Goar und Mannheim** sind auf etwa 110 Millionen DM zu veranschlagen. Sie wissen, daß die Bundesanstalt für Wasserbau in unserem Auftrage sehr eingehende und langwierige Untersuchungen durchgeführt hat, damit festgestellt werden kann, ob mit den vorgesehenen Maßnahmen das angestrebte Ziel tatsächlich erreicht werden kann. Das Gutachten der Bundesanstalt liegt vor und ist positiv.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Hammersen.

Hammersen (FDP): Herr Staatssekretär, wenn ich also unterstelle, daß Sie und die Bundesregierung meine Auffassung, daß es sich dabei um das

Hammersen

(A) dringendste Projekt handelt, nicht voll teilen, darf ich Sie dann fragen, ob Pressemeldungen zutreffen, wonach bei einer schon im Herbst 1962 beendeten Verwirklichung des vorgenannten Projekts allein im letzten Quartal 1962 mindestens 20 Millionen DM zusätzliche Kleinwasserzuschläge hätten eingespart werden können?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich kann diese Zahl nicht nachprüfen, halte das aber für möglich.

Vizepräsident Dr. Schmid: Letzte Zusatzfrage.

Hammersen (FDP): Herr Staatssekretär, wäre die Bundesregierung, sofern sie die Bereitstellung der ordentlichen Etatmittel nicht schon für die Gesamtbauzeit von höchstens sechs Jahren in entsprechenden Jahresbeträgen zusichern kann, gegebenenfalls bereit, den Kapitaldienst, d. h. die Amortisation und Verzinsung, für die Dauer von höchstens 20 Jahren zu übernehmen, wenn auf Grund privater Initiative eine Bereitstellung der erforderlichen, wie Sie soeben sagten, zirka 110 Millionen DM versucht würde?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, das ist eine Frage, die in erster Linie der Bundesfinanzminister zu entscheiden haben wird. Ich weiß aber, daß über die Frage bereits Besprechungen zwischen (B) der verladenden Wirtschaft und dem Bundesfinanzministerium stattfinden.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Müller (Nordenham).

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Staatssekretär, wann ist frühestens mit einem Baubeginn bei diesem Vorhaben zu rechnen?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Frühestens im Jahre 1965, wenn die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden.

Vizepräsident Dr. Schmid: Zweite Zusatzfrage.

Müller (Nordenham) (SPD): Herr Staatssekretär, gibt es noch andere **Bauvorhaben** ähnlicher Art, die eine gleiche Dringlichkeitsstufe haben, und stellen Sie einen **Dringlichkeitsplan** auf?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Es ist an sich nicht die Absicht der Bundesregierung, für alle Projekte, die in Arbeit oder in Diskussion stehen, einen Dringlichkeitsgrad festzulegen. Ich glaube auch, Herr Abgeordneter, wir müssen zwischen der Instandhaltung und Verbesserung der vorhandenen Wasserstraßen und der Inangriffnahme neuer, künstlicher Wasserstraßen unterscheiden.

(C) Wenn ich die Arbeiten an den vorhandenen Wasserstraßen ins Auge fasse, bin ich allerdings der Meinung, daß wegen der großen Verkehrsbedeutung des Rheins, auf den ja das Schwergewicht des Binnenschiffsverkehrs in Deutschland entfällt, und wegen der schnell zu erzielenden volkswirtschaftlichen Werte sowie wegen der verhältnismäßig geringen Kosten, die mit der Durchführung dieser Arbeiten verbunden sind, das Projekt der Verbesserung des Mittelrheins wohl an erster Stelle steht.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Josten.

Josten (CDU/CSU): Herr Staatssekretär, ist Ihnen bekannt, daß bei strengen Wintern der Rhein zwischen der Loreley und dem Kammereck durch Ansammlungen großer Mengen Treibeis öfter zufror und ob das bei der Planung zur Vertiefung des Flußbetts am Mittelrhein mit berücksichtigt wird, damit dieser Übelstand weitgehend behoben wird?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Das ist bekannt und wird auch berücksichtigt. Unter den erwarteten Folgemaßnahmen befindet sich auch eine Verbesserung des Eisabflusses in der von Ihnen genannten Strecke.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schwabe.

Schwabe (SPD): Herr Staatssekretär, angesichts der Tatsache, daß es sich hier um eine schwerpunktmäßig sehr bedeutsame und sehr kostspielige Arbeit handelt, und angesichts der weiteren Tatsache, daß diese Verkehrsverbesserung einem internationalen Benutzerkreis immer mehr zugute kommt, frage ich Sie: wäre es nicht denkbar, daß man bei dieser Gelegenheit einmal an eine **Revision der Mannheimer Akte** denkt und versucht, in irgendeiner Form eine gemeinsame Aufbringung der notwendigen Mittel zu erreichen? (D)

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Ich glaube, die Frage einer Revision der Mannheimer Akte braucht in diesem Zusammenhang nicht genannt zu werden. Um die Möglichkeit zu erkunden, ob und inwieweit die Rheinuferstaaten, deren Schiffe auf dieser Strecke in größerer Zahl verkehren, bereit wären, sich an den Kosten zu beteiligen, schweben bereits Gespräche mit den entsprechenden Verwaltungen.

Vizepräsident Dr. Schmid: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Ritzel!

Ritzel (SPD): Herr Staatssekretär, wie beurteilt Ihr Haus überhaupt die finanzpolitischen Möglichkeiten der **Unterhaltung** der bestehenden deutschen **Binnenkanäle?**

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: die Unterhaltung der bestehen-

Staatssekretär Dr. Seiermann

(A) den deutschen Binnenkanäle wird demnächst Gegenstand einer Chefbesprechung zwischen den beiden zuständigen Ministern sein, da unser Haus der Auffassung ist, daß hier Rückstände vorliegen, an deren Beseitigung unbedingt herangegangen werden muß, wenn nicht größerer Schaden eintreten soll.

Vizepräsident Dr. Schmid: Noch eine Zusatzfrage!

Ritzel (SPD): Darf ich diese Auskunft so auffassen, daß infolge von Versäumnissen in der jüngsten Vergangenheit — sagen wir: in den letzten 10 bis 12 Jahren — bei den deutschen Kanälen ein Zustand eingetreten ist, der, wenn er nicht mit einem Aufwand sehr erheblicher Mittel bald beseitigt wird, eine große Gefahr für die angrenzenden Gebiete darstellt?

Dr. Seiermann, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr: Herr Abgeordneter, diese Befürchtung geht, glaube ich, zu weit. Man wird von Versäumnissen in diesem Sinne nicht sprechen können; man wird nur von der mangelnden finanziellen Möglichkeit sprechen können, alles nebeneinander zu tun. Sie wissen, welche Aufwendungen für die Deutsche Bundesbahn erforderlich waren und sind. Sie wissen, welche Aufwendungen für den Straßenbau erforderlich waren und sind. Wir waren eben in der glücklichen Lage, diese Arbeiten für die Wasserstraßen immer etwas zurückstellen zu können. Aber es kommt jetzt wie gesagt der Zeitpunkt, wo

(B) wir bei bestimmten Wasserstraßen— ich denke z. B. an den Mittellandkanal — nicht mehr länger warten können. Dieses Problem ist Gegenstand der Besprechung, die, glaube ich, in der nächsten Woche stattfinden soll.

Vizepräsident Dr. Schmid: Ich komme nun zu den Fragen auf Drucksache IV/1602.

Ich rufe auf die Frage I — des Abgeordneten Fritsch aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten —:

Wie beurteilt die Bundesregierung das Antwortschreiben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt (Main) vom 5. August 1963 — Geschäftszeichen 51.511 VA a 35 — an den Bund gegen den Mißbrauch der Tiere e. V in Starnberg betreffend die Transporte der Tiere auf der **Deutschen Bundesbahn** in Hinsicht auf die dort behandelten Mängel, insbesondere bezogen auf das Rangierverfahren und die **Dauer der Tiertransporte?**

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 7. November 1963 lautet:

Im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten teile ich Ihnen zu Ihrer Anfrage mit:

Der Vorsitzende des Bundes gegen den Mißbrauch der Tiere e. V., Herr Finus, hatte seinerzeit, gestützt auf Angaben des Herrn Josef Rakete, Nürnberg, Schafhofstraße 25, das Rangierverfahren der Deutschen Bundesbahn beanstandet. Er hatte insbesondere erklärt, daß die über den Ablaufberg rollenden, mit Pferden beladenen Wagen durch Hemmschuhe ruckartig aufgefangen würden und dabei Tiere zu Fall kämen, die von den umstehenden Tieren schwer verletzt worden seien, schließlich, daß kranke Tiere auf die Reise geschickt worden seien. Diese letzte Beanstandung bezog sich auch auf Kühe. Außerdem hatte Herr Rakete über die Behandlung der Tiertransporte im Bereich der Deutschen Reichsbahn in der SBZ Klage geführt.

Für die Behandlung der erwähnten Transporte auf den Rangierbahnhöfen der Bundesbahn gibt es eingehende Bestimmungen. Danach dürfen Wagen mit lebenden Pferden nicht mittels (C) Hemmschuh, sondern nur mit Hilfe einer Handbremse nach dem Ablauf zum Stehen gebracht werden. Es müssen also grundsätzlich Pferde in Wagen mit Handbremsen verladen werden. Falls dies nicht geschehen ist, dürfen die Wagen nicht ablaufen; sie müssen vielmehr einzeln mit einer Rangierlokomotive umgesetzt werden.

Anscheinend sind diese Vorschriften nicht immer eingehalten worden. Die Überprüfung im einzelnen ist gegenwärtig im Gange. Es wird dafür gesorgt werden, daß die Bediensteten, die sich etwa eines Verstoßes gegen die Bestimmungen schuldig gemacht haben, zur Verantwortung gezogen werden. Im übrigen werde ich veranlassen, daß die Deutsche Bundesbahn nochmals alle beteiligten Stellen und insbesondere die Dienstvorsteher der Rangierbahnhöfe zur Beachtung der Vorschriften anhält.

Bei der Beurteilung der Frage, ob zur Beförderung aufgegebene Tiere krank sind, müssen sich die Bediensteten der Bundesbahn naturgemäß auf den äußeren Anschein verlassen. Für genauere Untersuchungen fehlt ihnen die erforderliche Sachkunde. Sofern der Verdacht besteht, daß Tiere nicht transportfähig sind, soll der Transport zunächst unterbleiben und dem Absender aufgegeben werden, ein tierärztliches Zeugnis über den Gesundheitszustand beizubringen. Ich darf hinzufügen, daß beim Ein- und Ausladen von Tieren im Zusammenhang mit Ausstellungen, Viehmärkten usw. in jedem Falle beamtete Tierärzte mitwirken.

Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, dafür zu sorgen, daß Pferdetransporte in vorgeschriebener Weise begleitet werden. Sie muß sich also vor der Abfahrt davon überzeugen, daß die notwendigen Begleiter beigegeben sind. Eine nachträgliche Entfernung während der Reise wird sie allerdings kaum verhindern können. Auf dem Endbahnhof wird jedoch wiederum kontrolliert, ob die vorgesehenen Begleiter vorhanden sind. Von etwaigen Mängeln wird der Versandbahnhof verständigt. Die Deutsche Bundesbahn hat zugesagt, den Herrn Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten jeweils zu unterrichten. Es wird dann dafür Sorge getragen, daß die Absender zur Verantwortung gezogen werden.

Ich darf Ihnen versichern, daß die beteiligten Bundesminister auch in Zukunft um die Beachtung der Tierschutzbestimmungen bemüht sein werden.

Ich komme zu den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr.

Ich rufe auf die Fragen II/1 und II/2 — des Abgeordneten Fritsch —: (D)

Wann kann mit der endgültigen Festlegung der **Autobahntrasse im Bereich der Stadt Deggendorf** gerechnet werden?

Wie beurteilt die Bundesregierung das Erfordernis der Errichtung von **Donaubrücken bei Bogen und zwischen Niederalteich und Thundorf** im Landkreis Deggendorf aus der verkehrsmäßigen Sicht?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing Seebohm vom 7. November 1963 lautet:

Die Frage der Errichtung von Donauübergängen an den von Ihnen genannten Stellen ist seitens des Bundes so zu sehen:

Die Bundesstraße 20 und die Bundesstraße 11 überqueren die Donau in einem Straßenabstand von etwa 35 km bei Straubing bzw. bei Deggendorf; die Bundesstraße 8 verläuft parallel der Donau. Da die Bundesstraßen nach der ihnen zugewiesenen Verkehrsbedeutung nur einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind, kann es nicht Aufgabe des Bundes sein, hier außerhalb seines vorhandenen Fernstraßennetzes die Baulast für eine neue Flußbrücke zu übernehmen.

Zur Frage der Festlegung der Autobahntrasse im Bereich der Stadt Deggendorf ist das Folgende zu sagen:

Im Raum Deggendorf waren für die künftige Autobahn Regensburg—Passau schon vor dem Kriege die Bauarbeiten aufgenommen und umfangreiche Vorleistungen erbracht worden. Diese über Schleiberg, Haslach und Eichberg führende Vorkriegstrasse ist jedoch mit gewissen trassierungstechnischen Mängeln behaftet, welche auf die heute zum Teil überholten Trassierungsgrundsätze aus den Anfängen des Autobahnbaus zurückzuführen sind. Das zuständige Autobahnbauamt München hat daher nach einer örtlichen Alternativlösung gesucht. Diese neue Linie verläuft über Oberperlasberg, Simling und Mietzing nach Eichberg. Eine endgültige Entscheidung für eine der beiden Trassen wäre nur möglich nach eingehender Überarbeitung der Gesamtplanung zwischen Regensburg und Passau, die umfangreiche verkehrstechnische und verkehrswirtschaftliche Untersuchungen voraussetzt. Was die Schwierigkeiten angeht, die sich dem entgegenstellen, darf ich auf meine Ausführungen in der Fragestunde im Deutschen Bundestag vom 5. 12. 1962 hinweisen. So wie die Dinge liegen, kann man daher nicht umhin, vorläufig noch beide Trassen offen zu halten. Selbstverständlich bleibt das Autobahnbauamt gehalten, sich um die weitere Klärung zu bemühen.

Damit ist die Fragestunde beendet.

(A)

Vizepräsident Dr. Schmid

Aber, meine Damen und Herren, wir wollen nicht auseinandergehen, ohne noch des **Unglücks in Lengede** zu gedenken.

(Die Abgeordneten erheben sich.)

Die ganze Nation und über sie hinaus viele, viele Menschen in aller Welt haben in banger Sorge die Rettungsarbeiten an diesem Unglücksort verfolgt. Es hat sich hier eine menschliche Solidarität, ein Mitfühlen, ein Mitleiden und Mithoffen gezeigt, das uns das Recht gibt, zu hoffen, daß künftig die Menschen insgesamt nicht nur das, was sie selbst betrifft, als Glück und als Unglück empfinden, sondern gleichermaßen das, was anderen widerfährt.

Der Jubel über die Rettung ist groß, und der Dank an alle, die mitgewirkt haben, die Eingeschlossenen wieder ans Licht zu bringen, kommt allen, die darum wissen, aus dem Herzen. Für alle diese Menschen, für alle diese Retter gilt wie nur irgendje das Lied vom braven Mann.

(B)

(C)

Aber wir sollten über unserer Freude über die gelungene Rettung nicht vergessen, daß 29 Bergleute in der Grube unten liegengeblieben sind. Sie sind wohl mit Sicherheit tot. Sicher, der Jubel über den Triumph des Lebens ist oft größer als die Trauer über den Sieg des Todes.

Wir sollten uns dem nicht ergeben und sollten derer, die nicht gerettet werden konnten, ihrer Witwen, ihrer Waisen, ihrer Eltern mitleidend gedenken; und wir sollten dabei wieder einmal dessen innewerden, daß jeden Tag Tausende unserer Volksgenossen sich in Ausübung ihres Berufes in Lebensgefahr begeben, damit wir alle miteinander unser Leben führen, unser Leben besser führen können. — Ich danke Ihnen.

Ich berufe die nächste Sitzung auf Donnerstag, den 14. November, 9 Uhr, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 9.41 Uhr.)

(D)

(A)

Anlagen zum Stenographischen Bericht (C)

Anlage 1

Liste der beurlaubten Abgeordneten

Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
Dr. Aigner *	8. 11.
Frau Albertz	8. 11.
Dr. Arndt (Berlin)	31. 12.
Dr. Atzenroth	8. 11.
Dr. Dr. h. c. Baade	8. 11.
Dr. Barzel	8. 11.
Bauer (Wasserburg)	8. 11.
Bäuerle	8. 11.
Frau Berger-Heise	8. 11.
Berlin	20. 11.
Birkelbach	8. 11.
Dr. Birrenbach	9. 11.
Fürst von Bismarck	8. 11.
Dr. Bleiß	8. 11.
Böhme (Hildesheim)	8. 11.
Börner	8. 11.
Dr. von Brentano	8. 11.
Brese	8. 11.
Buchstaller	8. 11.
Burckardt	8. 11.
Busch	8. 11.
Corterier	8. 11.
Dr. Danz	9. 11.
Dr. Dehler	8. 11.
Dr. Deist	8. 11.
van Delden	8. 11.
Dr. Dichgans	8. 11.
Frau Dr. Diemer-Nicolaus	8. 11.
Dopatka	8. 11.
Drachsler	9. 11.
Erler	10. 11.
Etzel	8. 11.
Even (Köln)	8. 11.
Figgen	8. 11.
Dr. Frede	8. 11.
Dr. Dr. h. c. Friedensburg *	8. 11.
Fritsch	30. 11.
Dr. Furler	8. 11.
Gaßmann	8. 11.
Gehring	8. 11.
Frau Geisendörfer	8. 11.
Gewandt	8. 11.
Goldhagen	16. 11.
Günther	8. 11.
Freiherr zu Guttenberg	15. 12.
Haage (München)	8. 11.
Haase (Kassel)	8. 11.
Hahn (Bielefeld) *	8. 11.
Hauffe	8. 11.
Heiland	8. 11.
Hellenbrock	8. 11.
Dr. Höchst	8. 11.
Hörmann (Freiburg)	8. 11.
Dr. Hoven	30. 11.
Illerhaus *	8. 11.
Jacobi (Köln)	8. 11.
Dr. Jaeger	9. 11.
Kahn-Ackermann	15. 11.
Dr. Kempfler	8. 11.
Frau Kipp-Kaule	8. 11.
Dr. Kliesing (Honnef)	9. 11.
Klinker *	8. 11.
Dr. Kohut	8. 11.
Dr. Kopf	9. 11.
Kraus	8. 11.
Freiherr von Kühlmann-Stumm	8. 11.
Kuntscher	8. 11.
Lange (Essen)	8. 11.
Langebeck	8. 11.
Lemmer	8. 11.
Lenz (Brühl) *	8. 11.
Lücker (München) *	8. 11.
Dr. Mälzig	8. 11.
Margulies	8. 11.
Mattick	8. 11.
Memmel	8. 11.
Metter	8. 11.
Metzger	14. 11.
Dr. h. c. Dr.-Ing. E. h. Möller	8. 11.
Dr. Morgenstern	9. 11.
Freiherr von Mühlen	24. 11.
Müller (Worms)	8. 11.
Dr. Müller-Emmert	8. 11.
Neumann (Allensbach)	9. 11.
Dr. Nissen	8. 11.
Ollenhauer	31. 12.
Ollesch	8. 11.
Paul	9. 11.
Dr.-Ing. Philipp *	8. 11.
Pöhler	9. 11.
Regling	8. 11.
Frau Dr. Rehling	8. 11.
Frau Renger	15. 11.
Richarts *	8. 11.
Riegel (Göppingen)	8. 11.
Frau Rudoll	8. 11.
Dr. Schmid (Frankfurt)	8. 11.
Schneider (Hamburg)	8. 11.
Dr. Schneider (Saarbrücken)	8. 11.
Schoettle	31. 12.
Schultz	8. 11.
Seifriz	15. 12.
Steinhoff	8. 11.
Dr. Stoltenberg	8. 11.
Storch *	8. 11.
Strauß	8. 11.
Strohmayr	8. 11.
Struve	8. 11.
Dr. Süsterhenn	9. 11.
Dr. Freiherr von Vittinghoff-Schell	15. 12.
Dr. Wahl	8. 11.
Weber (Georgenau)	15. 11.
Wehking	8. 11.
Weinkamm *	8. 11.
Wendelborn	8. 11.
Werner	10. 11.
Wienand	9. 11.
Zoglmann	8. 11.

(B) (D)

* Für die Teilnahme an Sitzungen des Europäischen Parlaments

(A)

Anlage 2

Schriftliche Antwort

des Herrn Bundesminister Schwarz vom 7. November 1963 auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten **Stooß** Drucksache IV/1598 Frage IX/10 *)

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um für die Zukunft die Wirtschaftlichkeit des Erbsenanbaues und der Konservenindustrie zu sichern, damit auch der so viel propagierte Vertragsanbau aufrechterhalten werden kann, nachdem die großen **Einfuhren von Gemüsekonserven** den **Erbsenanbau in Deutschland** gefährdet und der **Konservenindustrie** große Verluste gebracht haben?

In den letzten Jahren standen für die Versorgung der Bundesrepublik folgende Mengen an Erbsenkonserven zur Verfügung:

	Millionen 1/1 Dosen		
	1960/61	1961/62	1962/63
Aus eigener Erzeugung	33,3	44,4	48,0
Aus Einfuhren	24,3	38,3	40,3
zusammen	57,6	82,7	88,3

*) Siehe 94. Sitzung Seite 4311 B.

(B)

Die eigene Erzeugung ist in den letzten Jahren ständig gestiegen, trotzdem konnte sie mit dem noch schneller gestiegenen Bedarf nicht Schritt halten. Infolgedessen mußten entsprechende größere Einfuhrmöglichkeiten eröffnet werden. In der vorigen Saison mußte außerdem der zusätzlichen Nachfrage Rechnung getragen werden, die sich aus dem besonders kalten Winter mit seiner unzureichenden Versorgung an Frischgemüse ergeben hatte. Es war unmöglich, diesen Bedarf, da er witterungsbedingt war, vorher auf einige Millionen Dosen genau zu schätzen. Als dann bei Wiederanlaufen der Frischgemüsezufuhren der Konservenabsatz stagnierte, stellte sich heraus, daß beim Groß- und Einzelhandel noch größere Bestände lagerten als üblich. Das führte zu einer Beeinträchtigung der Aufnahmefähigkeit und -willigkeit des Handels und zu Absatzschwierigkeiten bei der Industrie, doch scheint sich die Situation in letzter Zeit zu entspannen. (C)

Zur Zeit verhandelt das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit den Vertretern der Industrie und des Handels über die Höhe der diesjährigen Einfuhrmöglichkeiten. Das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird die unterschiedlichen Interessen sorgfältig gegeneinander abwägen und seine Entscheidung so bald wie möglich treffen.

Angesichts der internationalen Verpflichtungen der Bundesrepublik wird aber auf die Dauer ein Schutz der Konservenindustrie durch Einfuhrbeschränkungen immer schwieriger werden. Im Zuge der Integration werden sich aber Kosten- und Preisunterschiede allmählich verringern und damit die Wettbewerbsfähigkeit der eigenen Industrie verbessern. Darüber hinaus wird die Wirtschaftlichkeit der Konservenindustrie und des Erbsenanbaues nur durch eigene Anstrengungen der Industrie und der Anbauer gesichert werden können. Die Bundesregierung ist bereit, ihnen dabei zu helfen, soweit es die Bestimmungen des EWG-Vertrages (Verbot der Wettbewerbsverzerrungen) zulassen.

(D)